



## Rives méditerranéennes

2 | 1999

Mutations politiques, mutations urbaines

---

# Le changement urbain dans l'empire ottoman : Salonique a l'époque des réformes (seconde moitié du XIXe siècle)

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/149>

DOI : 10.4000/rives.149

ISBN : 978-2-8218-0002-1

ISSN : 2119-4696

### Éditeur

TELEMME - UMR 6570

### Édition imprimée

Date de publication : 10 juin 1999

Pagination : 51-57

ISSN : 2103-4001

### Référence électronique

« Le changement urbain dans l'empire ottoman : », *Rives nord-méditerranéennes* [En ligne], 2 | 1999, mis en ligne le 06 juillet 2004, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rives/149> ; DOI : 10.4000/rives.149

---

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.

© Tous droits réservés

---

## *Le changement urbain dans l'empire ottoman :*

Salonique a l'époque des réformes (seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle)

---

- 1 Ottoman depuis le 29 mars 1430, Salonique ne connaîtra, sous la domination des sultans, un véritable essor qu'au XIX<sup>e</sup> siècle : de quelque 25 000 habitants en 1830, sa population dépasse les 150 000 individus en 1913, lorsque la ville se trouve rattachée au Royaume de Grèce. Sur le plan économique, la croissance atteint un niveau maximum vers le milieu du XIX<sup>e</sup> s. avant de s'estomper essentiellement à cause de la conjoncture politique régionale (multiples crises et conflits balkaniques). Dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> s., l'économie salonicienne affiche des rythmes plus lents qu'auparavant, mais ne décline pas : pour le monde des affaires, Salonique constitue, à cette époque, l'un des points névralgiques de la Méditerranée orientale. Ce développement économique important s'accompagne d'un changement du paysage urbain et social tout aussi notable qui s'inscrit dans le cadre des Réformes (Tanzimat). Avec Salonique, d'autres villes portuaires de la Méditerranée ottomane, en particulier Istanbul, Smyrne, mais aussi Beyrouth, connaissent également des transformations similaires.

### **Les limites du changement**

- 2 Si plusieurs quartiers excentrés, le plus souvent situés dans la partie haute de la ville, offrent la même image qu'un siècle auparavant, en descendant vers le centre, près du bord de mer, les choses ne rappellent plus que de très loin ce que fut Salonique au début du XIX<sup>e</sup> s.

### **Les quais remplacent les murailles**

- 3 La démolition des murailles maritimes est le premier acte de remodelage important que va entreprendre la municipalité de Salonique, dès son instauration en 1869. Cette opération comporte un sens allégorique, dans la mesure où elle signale la fin de la ville médiévale et inaugure la cité portuaire moderne. Par ailleurs, la destruction de la muraille maritime permettra aux quartiers situés près du rivage, en grande partie habités

par des Juifs, de respirer. Enfin, à partir de la chute du mur, se crée un nouveau type de rapport entre les citadins et la mer. L'activité urbaine est tournée désormais davantage vers l'extérieur, vers la mer. Est-ce par hasard que dès sa construction, le premier quai de Salonique se signale comme la partie la plus animée de la ville ?

- 4 Très vite le nouveau quai devient la vitrine même de la ville. C'est ici que se trouvent la quasi-totalité des nouveaux hôtels, des banques et même des usines, ainsi que les premiers cafés et cinémas. C'est par ici que passe la ligne du tramway Olympe-Tour blanche.
- 5 Cette nouvelle façade dont la ville se voit dotée à partir des années 1870 n'est pas une particularité locale. Vers cette époque, nous retrouvons le même type de quai-vitrine dans d'autres cités portuaires de la Méditerranée ottomane. L'exemple le plus caractéristique est celui de Smyrne et de son fameux Cordon où l'on remarque la même structure qu'à Salonique.

## L'élargissement et le pavage des rues

- 6 L'élargissement et le pavage de quelques artères centrales, le tracé de nouveaux axes constituent aussi des transformations qui méritent d'être signalées. Si le pavage des rues répond surtout à un besoin d'as-sainissement de la ville, l'espace ordonné, en conformité avec les principes du régime hamidien, dont la meilleure application est le plan en damier, fait partie de la nouvelle esthétique.

## La construction d'un port

- 7 Dans l'ensemble, il n'y pas eu, dans la Salonique des Réformes, de projets urbains de grande envergure. Seule exception peut-être, le nouveau port dont l'édification débute, sur les papiers du moins, en 1896.
- 8 En réalité, il ne s'agit pas d'un « nouveau » port, mais du premier port de la période ottomane. En effet, Salonique ne dispose d'aucune infrastructure portuaire jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle car le golfe ther-maïque constituait un excellent port naturel avec de nombreuses possibilités de mouillage.
- 9 L'histoire du port de Salonique est relativement longue et complexe. Les travaux prennent beaucoup de retard notamment à cause d'importants désaccords sur le partage des bénéfices entre les parties contractantes. La Municipalité ne prend livraison d'une partie de l'œuvre qu'en 1902 et certains travaux figurant dans le cahier des charges ne débutent qu'en 1910.

## Les services urbains

- 10 Bien qu'ils marquent de manière moins nettement visible le nouvel espace urbain, les divers « services municipaux » (eau potable, éclairage au gaz, tramway, ramassage des ordures ménagères) constituent peut-être les changements les plus concrets dans la vie quotidienne des Saloniciens.

## Les premiers faubourgs

- 11 Enfin, à partir des années 1885, la croissance démographique que connaît la ville se solde, entre autres, par la création des premiers faubourgs à l'extérieur de l'ancien centre. A côté des faubourgs qui se forment peu à peu selon un rythme qui suit le développement naturel de la ville, deux nouveaux quartiers populaires, situés à la périphérie de l'agglomération, sont construits grâce à la générosité d'un individu, le Baron de Hirsch, pour reloger les sinistrés de l'incendie de 1890.
- 12 Cependant il faut bien constater que les opérations de réaménagement urbain sont en nombre relativement restreint. La plupart de ces travaux, financés par des entrepreneurs européens, se font lentement leur réalisation est davantage due à un concours de circonstances (comme les incendies) qu'à un véritable projet urbain.
- 13 Enfin, il convient de signaler que la démolition des murailles et la formation des premiers faubourgs n'ont pas réussi à gommer les limites de l'ancienne ville. On aurait pu penser que la démolition des remparts aurait permis un passage nuancé entre la ville intramuros et les nouveaux quartiers de la périphérie, qu'elle adoucissait surtout la coupure entre les deux, qu'elle doterait de continuité le nouvel espace urbain. Or, il n'en est rien et, à défaut des murailles, les cimetières installés depuis des siècles aux abords de la ville traditionnelle constituent, jus-qu'à la veille de la Deuxième Guerre mondiale, les limites entre l'ancienne et la nouvelle Salonique.

## Les acteurs du changement

- 14 Le réaménagement du centre-ville salonicien, à l'époque des Réformes, est-il l'affaire exclusive des autorités locales ou le pouvoir central s'implique-t-il également ? On peut distinguer quatre niveaux d'intervention.

### L'État

- 15 Depuis le début, la construction du port est une affaire négociée entre le pouvoir central et la « Société de construction du Port de Salonique », les instances locales étant restées à l'écart de la relation contractuelle.
- 16 C'est aussi à l'initiative de l'État que la ville acquiert une importance administrative hors pair sur le plan régional. A partir de 1902, elle devient le centre d'une vaste circonscription administrative constituée des provinces de Selanik, Manastir et Kosovo. En décidant de faire de Salonique le principal avant-poste de sa politique de pacification des Balkans, l'État ottoman lui confère un rang exceptionnel dans le contexte régional.
- 17 Enfin, l'État participe de manière dynamique à la transformation urbaine en encourageant la présence de l'armée dans la cité. Cette présence physique de l'armée (environ 10 000 hommes) est visible surtout dans les nombreux bâtiments militaires qui entourent la ville.

## La Municipalité

- 18 Les procès verbaux des réunions du conseil municipal permettent de mesurer, jusqu'à un certain point, l'œuvre de cette nouvelle institution créée en 1869. Ces documents contiennent pour l'essentiel des décisions d'expropriation, d'alignement ou d'élargissement de rues, des permis de construire. On y trouve aussi des ordres de démolir des constructions réalisées sans autorisation, des instructions émanant du *vilayet*, des demandes de permis de construire d'usines, etc.
- 19 A la lecture de ces textes, on constate que le champ de compétences du conseil municipal demeure très restreint. Dans de nombreux domaines, la Municipalité était sous le contrôle permanent du conseil provincial ou d'un ministère. Contraint de se conformer aux directives et instructions du pouvoir central, le conseil municipal ne fait, au mieux, que traiter des cas individuels. Il ressemble ainsi davantage à un receveur d'impôts ou à un marchand de permis de construire qu'à un organe doté d'un projet précis.

## Les instances communautaires

- 20 Dans la cité ottomane, ce ne sont pas seulement le gouverneur et le maire qui détiennent l'autorité. Il y a aussi les communautés ethno-confessionnelles, connues sous le nom de *millet*. Elles sont dirigées par des commissions qui les représentent officiellement auprès des autorités ottomanes mais qui gèrent aussi la fortune communautaire. La participation des *millet* dans le remodelage du visage urbain concerne surtout les communautés grecque et juive, les musulmans étant « couverts » dans ce domaine par l'action des autorités.
- 21 Dans la pratique, cette contribution se solde surtout par l'édification des écoles et des hôpitaux. En dépit des réformes et des déclarations solennelles sur l'égalité des sujets du sultan, la santé et l'éducation restent deux domaines fortement cloisonnés du point de vue ethnique et religieux. Jusqu'à la fin de la période ottomane, les *millet* prennent soin de leurs malades et de leurs enfants, qu'ils ne souhaitent pas confier à des institutions étrangères à la communauté. Cette situation n'est pas l'apanage de Salonique. Elle est identique à Smyrne, à Istanbul, à Trébizonde et ailleurs.
- 22 Si les communautés s'empressent d'assurer aux leurs une infrastructure scolaire et hospitalière, c'est sans doute parce qu'elles considèrent que la prestation de l'État dans ces domaines est insuffisante. Inversement, on peut penser que les autorités ottomanes ne font pas d'effort spécial envers les communautés non-musulmanes en matière d'éducation et de santé parce qu'elles savent que celles-ci s'en chargeront intégralement.
- 23 De fait, le principe « chacun pour les siens » est suivi scrupuleusement aussi bien par les autorités locales que par les dirigeants des diverses communautés.

## L'initiative privée

- 24 Les cafés sur les quais, les nouveaux hôtels qui concurrencent désormais les *khans* traditionnels, les banques, les grands magasins et surtout les usines constituent les signes les plus marquants de la transformation de la ville.

- 25 Ces symboles de la modernité n'ont pas seulement modifié l'image de la ville, ils ont aussi agi sur les mentalités et les comportements sociaux. Hôtels et cafés de style viennois ou parisien - situés pour la plupart le long des quais comme pour mieux afficher l'adhésion de Salonique à l'Occident - ont contribué à façonner de nouveaux modes de vie, de nouvelles formes d'échanges intellectuels, une nouvelle sociabilité. Edifices souvent massifs et imposants, conçus pour proclamer bien haut la puissance de l'argent, les banques ont permis à Salonique de vivre à l'heure de la finance européenne. Remplis de marchandises importées de Paris, de Vienne ou de Londres, les grands magasins du type « Au bonheur des dames », version ottomane, ont donné la possibilité à tous les Saloniciens de respirer à peu de frais un air venu d'ailleurs. Les fabriques, pour leur part, ont donné le signal de la mise à l'écart des anciens modes de production, ouvrant parallèlement la voie à la formation d'une classe ouvrière.
- 26 La transformation urbaine (voulue et opérée) à Salonique a été limitée. En 1912, la ville nouvelle y est réduite à une bande de terrain de quelques dizaines de mètres de large, dotée de tous les symboles de l'« européanité » : installations industrielles, clubs sportifs, brasseries, hôtels, salles de spectacle, associations philanthropiques et, couronnant le tout, une gare de chemin de fer et une ligne de tramway. Dans les quartiers du centre, l'incendie de 1890 a permis de conduire une indispensable opération de rectification de la voirie. C'est la poussée démo-graphique et la prospérité économique qui ont fait le reste.
- 27 En effet, quelle que fût son ampleur, le changement urbain n'aurait pas été possible si Salonique n'avait pu le payer. La prospérité économique à laquelle plusieurs consuls européens consacrent de nombreuses pages admiratives n'est pas seulement celle du port ou de quelques négociants aisés de la place. Au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, on assiste à un enrichissement général de la population. Pour s'en rendre compte, il suffit de pénétrer les intérieurs des
- 28 Saloniciens ordinaires. Consignés dans les registres du tribunal musulman de Salonique, les inventaires après décès - source qui nous permet de cerner l'environnement domestique des anonymes - font apparaître dans les années 1840 des listes de biens extrêmement maigres... et courtes. L'avoir d'un individu qui meurt vers cette époque tient en quelques lignes. Cinquante ans plus tard, la situation est très différente. Les listes des objets s'allongent et attestent d'une aisance dans la vie matérielle de tous les jours qui touche toutes les couches sociales.